BIULETYN
Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego

Warszawa, 25 czerwca 1955 r. Nr 12 (83) Poz. 81—85

TREŚĆ:

OKÓLNIKI

PISMA OKÓLNE

81.

OKÓLNIK Nr 29

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO DEPARTAMENT INWESTYCJI

z dnia 28 maja 1955 r.

w sprawie przekazania inwestorom naczelnym niektórych uprawnień Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego w zakresie dokonywania zmian w planie inwestycyjnym.

Na podstawie § 15 uchwały Nr 237/55 Rady Ministrów z dnia 19 marca 1955 r. w sprawie zasad dokonywania zmian w planie inwestycyjnym i w planie budownictwa (Monitor Polski Nr A-29, poz. 278) — ustalam, co następuje:

§ 1. Upoważniam dyrektorów jednostek organizacyjnych, będących inwestorami naczelnymi, do dokonywania zmian pomiędzy tytułami inwestycyjnymi II grupy, w ramach przyznanego im limitu inwestycyjnego i limitu na roboty budowlano-montażowe, jeżeli zmiany te nie powodują naruszenia zatwierdzonego planu oddawania inwestycji do użytku.

§ 2. Upoważnienie, o którym mowa w § 1, nie obejmuje zmian, dotyczących utworzenia nowego tytułu inwestycyjnego lub skreślenia tytułu istniejącego w planie oraz nie dotyczy planu zaplecza techniczno-gospodarczego i socjalno-bytowego.

§ 3. Okólnik wchodzi w życie z dniem podpisania.

w/z MINISTRA

Inż. J. Sitowski
Dyrektor Generalny

82.

OKÓLNIK Nr 31

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO CENTRALNY ZARZĄD ZAOPATRZENIA MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO

z dnia 6 czerwca 1955 r.

w sprawie zasad eksploatacji parowozów manewrowych w budownictwie przemysłowym oraz premiowania pracowników, obsługujących te parowozy, za oszczędne zużywanie węgla.

Na podstawie uchwały Nr 452/54 Prezydium Rządu z dnia 7 lipca 1954 r. w sprawie premiowania pracowników za oszczędne zużywanie paliw stałych — polecam, co następuje:

§ 1. Jednostki organizacyjne budownictwa przemysłowego, eksploatujące parowozy manewrowe, obowiązane są do stosowania postanowień instrukcji w sprawie zasad eksploatacji parowozów manewrowych w budownictwie przemysłowym oraz premiowania pracowników, obsługujących te parowozy, za oszczędne zużywanie węgla, stanowiącej załącznik Nr 1 do niniejszego okólnika.

§ 2. 1. Dyrektorzy jednostek, o których mowa w § 1, spowodują przeprowadzenie odpraw roboczych z maszynistami, pomocnikami maszynistów i pracownikami, zatrudnionymi bezpośrednio przy konserwacji parowozów, w celu dokładnego zapoznania ich z warunkami premiowania za oszczędności uzyskane w zużyciu węgla.

2. Przy omawianiu warunków premiowania należy zwrócić uwagę na to, iż oszczędne zużywanie węgla nie może wpłynąć w żadnym wypadku na obniżenie wydajności pracy parowozów.

§ 3. Dyrektorzy jednostek, o których mowa w § 1, zapewnią warunki niezbędne dla dokładnego wykonywania zadań, wynikających z postanowień instrukcji, stanowiącej załącznik Nr 1 do okólnika.

§ 4. Okólnik wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1955 r.

w/z MINISTRA

Inż. K. Jaworski
Podsekretarz Stanu

Załącznik Nr 1 do okólnika Nr 31
z dnia 6 czerwca 1955 r.

INSTRUKCJA

w sprawie zasad eksploatacji parowozów manewrowych w budownictwie przemysłowym oraz premiowania pracowników, obsługujących te parowozy, za oszczędne zużywanie węgla.

ROZDZIAŁ I

Rejestrowanie przebiegu pracy parowozów

§ 1. Jednostki organizacyjne budownictwa przemysłowego, eksploatujące parowozy manewrowe („parowozy"), obowiązane są do:

1) rejestrowania przebiegu pracy parowozów,

2) kontroli zużycia paliwa przez parowozy,

3) przestrzegania przepisów, dotyczących racjonalnego opalania kotłów parowych,

4) opracowywania miesięcznych planów zużycia węgla przez parowozy, zgodnie z obowiązującymi normami,

5) premiowania maszynistów, ich pomocników oraz pracowników zatrudnionych bezpośrednio przy konserwacji parowozów za oszczędności osiągnięte w zużyciu węgla.

§ 2. Przez rejestrowanie pracy parowozów należy rozumieć prowadzenie szczegółowych zapisów, określających czas:

1) pracy parowozu na przetokach,

2) przerw w pracy,

3) przestojów, remontów itp.

§ 3. Obowiązek prowadzenia rejestracji, o której mowa w § 2, należy do komórki organizacyjnej, która bezpośrednio nadzoruje pracę parowozów, zwanej dalej „komórką kolejową".

§ 4. 1. Zapisy rejestracyjnie należy prowadzić w formie „książki służby kolejowej".

2. Wzór „książki służby kolejowej" zawiera załącznik Nr 2.

§ 5. 1. Ogólny czas pracy parowozów dzieli się na czas pracy efektywnej i czas pracy jałowej.

2. Przez pracę efektywną należy rozumieć ruch parowozu przy wykonywaniu zadań roboczych.

3. Przez pracę jałową należy rozumieć przerwy w pracy efektywnej, trwające dłużej niż 30 minut.

4. Przy ustalaniu czasu pracy efektywnej nie wyłącza się czasu postojów, nieprzekraczających 30 minut.

§ 6. 1. Rejestrację należy prowadzić w oparciu o dane, zawarte w raportach pracy parowozów, sporządzanych przez maszynistów i w meldunkach parowozowni, podających czas przestojów poszczególnych parowozów.

2. Wzór raportów pracy parowozów zawiera załącznik Nr 3.

§ 7. Dane zawarte w raportach pracy parowozów powinny być porównywane z danymi, zamieszczonymi w meldunkach parowozowni celem skonfrontowania, czy nie zachodzą pomiędzy nimi sprzeczności co do sumy czasu pracy (efektywnej i jałowej) parowozu oraz godzin ewentualnego remontu w ciągu doby.

§ 8. Raporty pracy parowozów i meldunki parowozowni powinny być przesyłane komórce kolejowej w ustalonych wewnętrznie terminach, nie rzadziej jednak niż co 5 dni.

ROZDZIAŁ II

Kontrola zużycia węgla przez parowozy

§ 9. 1. Dla zapewnienia komórce kolejowej warunków, umożliwiających prowadzenie ścisłej kontroli zużycia węgla przez parowozy oraz wykazywanie oszczędności, osiągniętych w tym zakresie, rachuba materiałowa sporządza miesięczne zestawienia wydanego węgla oddzielnie dla każdego parowozu.

2. Zestawienia, o których mowa w ust. 1, obejmują okres 1 miesiąca: są przesyłane komórce kolejowej w terminie do dnia 3 miesiąca, następującego po miesiącu sprawozdawczym.

3. Rachuba materiałowa jest obowiązana do prowadzenia ewidencji rozchodu węgla dla każdego parowozu oddzielnie.

§ 10. 1. Podstawą wydania (zwrotu) węgla przez magazyn są dowody materiałowe „RW" („ZW"), wystawiane przez komórkę kolejową.

2. Dowody materiałowe, o których mowa w ust. 1, powinny być uzupełnione następującymi danymi:

1) seria i numer parowozu pobierającego (zwracającego) węgiel,

2) ilość i sortyment wydanego (zwracanego) paliwa,

3) nazwisko i imię maszynisty, odpowiedzialnego za dany parowóz,

4) data pobrania (zwrotu) węgla.

§ 11. Szczegółowe zasady posługiwania się dowodami materiałowymi, o których mowa w § 10 i wydawania na ich podstawie paliwa ze składowiska, ustala obowiązująca w budownictwie przemysłowym instrukcja o gospodarce magazynowej.

ROZDZIAŁ III

Normy zużycia węgla przez parowozy

§ 12. 1. Na oszczędne spalanie węgla przez parowozy wpływają zasadniczo:

1) stałe i gruntowne oczyszczanie prześwitów rusztów, co sprzyja większemu wydzielaniu się ciepła,

2) zasilanie paleniska węglem w regularnych odstępach czasu (± co 10 minut), w ilości 5—6 łopat,

3) ograniczanie otwierania drzwiczek paleniska do koniecznego minimum,

4) odpowiednie regulowanie intensywności ognia w zależności od zapotrzebowania pary,

5) równomierne zasilanie kotła zmiękczoną wodą (niewielkimi ilościami), tak, aby opadająca na dno kotła woda zdążyła się szybko ogrzać.

2. Przy stosowaniu węgla, zawierającego duży procent miału, należy węgiel zwilżać i zarzucać palenisko niewielkimi porcjami zwilżonego węgla w taki sposób, aby nie zakrywać świeżo zasypanym opałem całej żarzącej się powierzchni.

§ 13. 1. Ilość węgla, jaką powinien zużyć parowóz oblicza się, przemnażając czas pracy, obliczony na podstawie zapisów w „książce służby kolejowej" przez ustalone normy zużycia węgla na jednostkę czasu i przez ilość m² powierzchni rusztu parowozu.

2. Ponieważ wartość opałowa węgla, a co za tym idzie — jego wydajność opałowa jest zależna od klas i sortymentów spalanego węgla, otrzymane wyniki należy podzielić przez odpowiednie współczynniki przeliczeniowe, opracowane dla poszczególnych klas i sortymentów węgla, a podane w niżej zamieszczonej tablicy:

Klasy węgla		Typy węgla	Współczynniki przeliczenia dla różnych sortymentów węgla				
wg raport-faktury CZb Węgla	Wg Polskiej Normy		grube (kęsy do orzecha II)	groszki I i II grysik I	niesortowany	drobny V (miał)	przerosty
1	I	38	1,00	0,92	0,90	0,74	
2	Ia	32	1,00	0,92	0,90	0,74	
3	Ib	32	0,93	0,85	0,83	0,67	
4	IIa	31	0,85	0,77	0,75	0,56	0,29
5	IIb	31	0,78	0,70	0,69	0,49	
6	IIc	31	0,69	0,60	0,59	0,31	

3. W razie braku możliwości składowania oddzielnie poszczególnych klas węgla, przeliczenia należy dokonywać wg współczynników właściwych dla węgla klasy trzeciej (Ib), z uwzględnieniem sortymentu zużytego do opalania parowozu.

§ 14. 1. Norma jednostkowa zużycia węgla umownego na 1 m² powierzchni rusztu w ciągu jednej godziny pracy efektywnej parowozu, obowiązująca w resorcie budownictwa przemysłowego, wynosi 60 kg dla parowozów normalnotorowych i 30 kg dla parowozów wąskotorowych (oznaczono — niżej — m).

2. Przez pojęcie węgla umownego należy rozumieć węgiel o współczynniku przeliczeniowym 1,00 (patrz wyżej — tabela).

3. Zużycie węgla umownego w kg w ciągu pewnego określonego czasu (np. doby) wyraża się wzorem:

$$Zm = t : m : R \qquad (1),$$

gdzie Zm oznacza szukane zużycie,

t „ ilość godzin pracy efektywnej parowozu,

m „ jednostkową normę zużycia węgla umownego w czasie godziny pracy efektywnej, licząc na 1 m² rusztu,

R „ ilość m² powierzchni rusztu paleniska w parowozie.

4. Norma jednostkowa zużycia węgla umownego na 1 m^2 powierzchni rusztu w ciągu 1 godziny pracy jałowej parowozu normalnotorowego i wąskotorowego została ustalona na 12 kg (oznaczono niżej — p).

5. Zużycie węgla umownego w kg w ciągu pewnego określonego czasu pracy jałowej (np. doby) wyraża się wzorem:

$$Zp = t \cdot p \cdot R \qquad (2),$$

gdzie Zp oznacza szukane zużycie,

t " ilość godzin pracy jałowej parowozu,

p " jednostkową normę zużycia węgla umownego w czasie godziny pracy jałowej, licząc na 1 m^2 rusztu,

R " ilość m^2 powierzchni rusztu paleniska parowozu.

6. Norma zużycia węgla umownego przez parowóz w czasie pracy efektywnej i jałowej łącznie wynosi:

$$Zm + Zp \qquad (3).$$

7. Norma zużycia dowolnego rodzaju węgla rzeczywistego wynosi:

$$Nz = \frac{Zm + Zp}{W} \qquad (4),$$

gdzie Nz oznacza całkowite zużycie węgla rzeczywistego, spalanego w ciągu doby, a W oznacza współczynnik przeliczeniowy z węgla umownego na węgiel rzeczywisty wg tablicy współczynników przeliczeniowych.

8. Przez pojęcie węgla rzeczywistego należy rozumieć węgiel o współczynniku przeliczeniowym niższym niż 1,00 (patrz wyżej — tabela).

Przykład:

Założenie

Obliczyć normę dobowego zużycia węgla niesortowanego klasy 5-ej (IIb) przez parowóz, o powierzchni rusztu paleniska 2,5 m^2, przy czym czas pracy efektywnej wynosi 8 godzin, a pracy jałowej 4 godziny.

Rozwiązanie

Posługując się wzorem (1) obliczamy normę zużycia węgla umownego w czasie pracy efektywnej

$$Zm = 8 \cdot 60 \text{ kg} \cdot 2,5 \text{ m}^2 = 1200 \text{ kg}$$

Posługując się wzorem (2) obliczamy normę zyżycia węgla umownego w czasie pracy jałowej

$$Zp = 4 \cdot 12 \text{ kg} : 2,5 \text{ m}^2 = 120 \text{ kg}.$$

Całkowite zatem zużycie węgla umownego w ciągu 1 doby wynosi przy zastosowaniu wzoru (3) Zm + Zp, czyli

1200 kg + 120 kg, co daje ogólną normę dobową zużycia w węglu umownym 1320 kg.

Obliczona wyżej ilość dotyczy węgla umownego, a na wstępie przyjęto założenie, że parowóz jest opalany węglem niesortowanym klasy 5-ej (IIb).

W związku z tym uzyskany wyżej wynik należy podzielić przez współczynnik przeliczeniowy (patrz tablica), który dla tej klasy węgla niesortowanego wynosi 0,69.

Posługując się wzorem (4) obliczamy szukaną dopuszczalną normę zużycia dobowego węgla niesortowanego klasy 5-ej (IIb).

Wynosi ona:

$$Nz = \frac{Zm + Zp}{W} = \frac{1320 \text{ kg}}{0,69} = 1.913 \text{ kg}.$$

ROZDZIAŁ IV

Planowanie zużycia węgla przez parowozy

§ 15. 1. Jednostki, eksploatujące parowozy, obowiązane są do sporządzania miesięcznych planów zużycia węgla przez parowozy, w oparciu o normy, podane w rozdziale III instrukcji.

2. Na podstawie planu, o którym mowa w ust. 1, należy sporządzić wartościowy plan zużycia węgla, przeliczając zaplanowane ilości węgla wg cen obowiązujących za poszczególne sortymenty, planowane do zużycia (np. 45% węgla grubego (KS-0II) klasy IIa, 50% węgla niesortowanego (N) klasy Ib oraz 5% przerostów).

3. W przypadkach braku możliwości oddzielnego składowania poszczególnych klas węgla, przeliczenia wartości węgla dokonywać należy wg przeciętnej ceny, wyliczonej z faktur za dany miesiąc sprawozdawczy.

4. Aktualny cennik zawiera załącznik Nr 4.

ROZDZIAŁ V

Premiowanie pracowników za uzyskane oszczędności w zużyciu węgla przez parowozy

§ 16. 1. Uprawnionymi do premiowania z tytułu uzyskanych oszczędności w zużyciu węgla przez parowozy są:

1) zatrudnieni przy obsłudze parowozów maszyniści,

2) zatrudnieni przy obsłudze parowozów pomocnicy maszynistów.

3) pracownicy zatrudnieni bezpośrednio przy konserwacji parowozów.

2. Okresem obrachunkowym dla ustalenia i wypłaty premii jest miesiąc kalendarzowy.

§ 17. 1. Przez oszczędność węgla, uzyskaną przy opalaniu parowozu, należy rozumieć tę wartość pieniężną, która pozostanie po odjęciu wartości węgla rzeczywiście zużytego przez parowóz w ciągu miesiąca, od wartości dopuszczalnego zużycia węgla w danym miesiącu zgodnie z planem (§ 15), odpowiednio skorygowanym. Korektę planu przeprowadza się w ten sposób, że od ilości godzin planowanych odlicza się godziny postoju, spowodowane awarią lub innymi przyczynami niezależnymi od obsługi parowozu.

2. Podstawami do obliczenia uzyskanej przez obsługę parowozu oszczędności w zużyciu węgla są:

1) skorygowany wartościowy plan miesięczny zużycia węgla,

2) obliczona w oparciu o zapisy w „książce służby kolejowej" (§ 3) wartość rzeczywiście zużytego węgla (wzór obliczenia w § 21).

3. Oszczędności uzyskane przy opalaniu parowozu powinny być ustalone komisyjnie przez:

1) przedstawiciela komórki kolejowej,

2) przedstawiciela społecznej komisji kontroli gospodarki materiałowej paliwami stałymi,

3) przedstawiciela związku zawodowego (rady zakładowej),

4) przedstawiciela zainteresowanych pracowników.

§ 18. 1. Na premię za oszczędność w zużyciu węgla przez parowóz przeznacza się kwotę, wynikającą z przemnożenia wartości uzyskanej oszczędności (§ 18) przez współczynnik 0,6.

2. Obliczony, zgodnie z ustaleniem ust. 1, fundusz premiowy rozdziela się pomiędzy uprawnionych w ten sposób, że:

1) maszynista otrzymuje 55% tego funduszu,

2) pomocnik maszynisty otrzymuje 35% tego funduszu,

3) pracownik zatrudniony bezpośrednio przy konserwacji parowozu otrzymuje 10% tego funduszu.

3. Jeżeli w ciągu miesiąca parowóz obsługiwany był przez kilku maszynistów i pomocników, a konserwowany przez kilku pracowników — premię oblicza się proporcjonalnie do przepracowanego przez nich czasu.

4. Wypłata premii powinna być dokonywana za każdy miesiąc nie później niż do dnia 15 następnego miesiąca.

5. Przykład obliczania premii zawarty jest w załączniku Nr 5.

§ 19. 1. Wypłatę premii, o której mowa w § 18, zarządza dyrektor jednostki, w skład której wchodzi komórka kolejowa.

2. Wysokość premii wypłacanej poszczególnemu pracownikowi na podstawie niniejszych postanowień nie może przekroczyć 75% jego miesięcznej płacy zasadniczej, wynikającej z czasowej stawki osobistego zaszeregowania.

§ 20. 1. Maszyniści i ich pomocnicy tracą prawo do premii w części lub w całości, jeżeli w wyniku niewłaściwej obsługi parowozu dopuścili do jego awarii lub do naruszenia obowiązujących przepisów w zakresie obsługi parowozów.

2. Za przepały ponad 10% obowiązujących norm zużycia węgla potrąca się obsłudze parowozu — w przypadkach stwierdzenia wyraźnej i udowodnionej winy obsługi — z poborów 100% ceny rynkowej węgla zużytego ponad 110% normy.

3. Pracownik zatrudniony bezpośrednio przy konserwacji parowozu traci prawo do premii w części lub w całości w przypadku stwierdzenia, że na skutek niedostatecznej konserwacji dopuścił do awarii parowozu.

4. Decyzję o utracie premii w części lub w całości oraz o potrąceniach za przepały wydaje komórka kolejowa.

5. Od decyzji tej przysługuje zainteresowanym odwołanie do dyrektora przedsiębiorstwa (zjednoczenia), który wydaje decyzję ostateczną.

§ 21. 1. Z dniem wejścia w życie niniejszego regulaminu pracownicy, o których mowa w § 16, nie mogą otrzymywać żadnych innych premii.

2. Premie obliczane i wypłacane niezgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji traktowane będą jako wypłaty pozbawione legalnych podstaw.

Załącznik Nr 2 do okólnika Nr 31
z dnia 6 czerwca 1955 r

KSIĄŻKA SŁUŻBY KOLEJOWEJ

(schemat ramowy)

L. p.	Miesiąc	Seria	parowóz		Węgiel pobrany z magazynu											Węgiel pobrany, przeliczony na węgiel umowny wg współczynnika (rubr 8 do 11)	Nazwiska		Ilość godzin pracy parowozu			Zużycie węgla umownego na całą powierzchnię rusztu w ciągu 1 godziny, wg norm		Dopuszczalne zużycie węgla umownego (plan)		Zapas węgla stwierdzony na parowozie	
			Numer	Powierzchnia rusztu w m²	Nr i data „dowodu wydania" rachuby materiałowej	Klasa wg raportu-faktury C.Z. Węgla	Kęsy do orzech II		Groszek I i II Drobny I/II Grysik		Niesortowany		Przerosty		Ogółem 8+9+10+11		maszynisty	palacza	efektywnej	jałowej	na postoju lub w remoncie (bez opału)	na pracę efektywną (60 kg lub 30 kg) 1 m² (1 godz. pow. rusztu).	na pracę jałową (12 kg 1 m²) 1 godz. (pow. rusztu)	rubr. 16x19	rubr. 17x20	początek m-ca kg	koniec m-ca kg
							Ilość kg	wartość zł	ilość zł	wartość zł	ilość zł	wartość zł	ilość zł	wartość zł	wartość zł	ilość kg								ilość kg / wartość zł	ilość kg / wartość zł	wartość zł	wartość zł
1	2	3	4	5	6	7	8		9		10		11		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

UWAGI: Zapisy miesięczne w książce węglowej powinny być prowadzone w sposób ciągły, dla każdego parowozu oddzielnie, a wypełnianie rubryk powinno być następujące:

1) rubryka 1 — 5 nie wymaga omówienia
2) „ 6 — 12 wypełnia się na podstawie zestawienia sporządzonego przez rachubę materiałową, która potwierdza faktyczną ilość i wartość wydanego węgla w poszczególnych asortymentach
3) „ 13 stanowi ilość węgla umownego, wynikającą z przeliczenia według właściwych współczynników przeliczeniowych pobranej ilości węgla rzeczywistego na węgiel umowny,
4) „ 14 — 18 wypełnia się na podstawie posiadanych raportów pracy parowozu (załącznik Nr 3) wg obsady parowozu,
5) „ 19 — 20 wypełnia się mnożąc liczby z rubr. 5 przez normę zużycia węgla umownego na 1 m² powierzchni rusztu,
6) „ 21 — 22 stanowią sumy iloczynów liczb rubr.: 16 przez 19 oraz 17 przez 20,
7) „ 23 — 24 wypełnia się po komisyjnym ustaleniu.

Załącznik Nr 3 do okólnika Nr 31
z dnia 6 czerwca 1955 r.

RAPORT PRACY PAROWOZU

Parowóz: seria .... Nr ....

Przydzielony: (nazwisko maszynisty) ....

(nazwisko pomocnika) ....

Data .... Zmiana .... Godziny: objęcia .... zdania ....

L. p.	Rodzaj i miejsce pracy efektywnej		godz. pracy		Uwagi
			od	do	
1	2		3	4	5
1	manewry w rejonie (przetoki)				
2					
3					
4					
5					
6					
7	praca jałowa				

Podpis dyspozytora .... Podpis maszynisty ....

Meldunek z parowozowni

Drugostronnie (wyżej) podany parowóz:

posiadał przestój od godziny .... do godziny ....

w remoncie od godziny .... do godziny ....

podpis ....

Załącznik Nr 4 do okólnika Nr 31
z dnia 6 czerwca 1955 r.

CENY WĘGLA W ZŁOTYCH ZA 1 T NA ROK 1955

(wg cennika Centrali Zbytu Węgla P/55)

Sortyment			Klasa				
Nazwa wg klasyfikacji	Symbol	Wielkość ziarn w mm	Wg raport - faktury C. Zbytu	3	4	5	6
			wg Polskiej Normy	Ib	IIa	IIb	IIc
Kęsy	Ks	pow. 125		93,—	93.—	81,—	81,—
Kostka	Ko	125—63		93,—	93,—	81,—	81,—
Orzech I	OI	80—40		93,—	93,—	81,—	81,—
„ II	OII	50—25		93,—	93,—	81,—	81,—
Groszek I	GK I	31,5—16		80,—	75,—	68,—	57,—
„ II	GK II	20—8		73,—	68,—	60,—	49,—
Drobny I	Dr I	80—0		73,—	70,—	60,—	50,—
„ II	Dr II	50—0		71,—	70,—	41,—	31,—
„ IV	Dr IV	20—0		49,—	44,—	39,—	30,—
„ V	Dr V	10—0		43,—	40,—	34,—	27,—
Niesortowany	N	pow. 125—0		63,—	57,—	52,—	47,—
Przerosty	13,—						

Załącznik Nr 5 do okólnika Nr 31
z dnia 6 czerwca 1955 r.

PRZYKŁAD OBLICZANIA PREMII

1 Wg skorygowanego (co do ilości godzin pracy efektywnej i spalania jałowego), planu miesięcznego dopuszczalnego zużycia węgla zgodnie z obowiązującymi normami zużycia w węglu umownym —

1 parowóz n/torowy „Ferrum“, posiadający powierzchnię rusztu 1,7 m^2, wykonał w ciągu miesiąca:

600 godzin pracy efektywnej —

100 godzin pracy (spalania) jałowej.

Zgodnie z ustaleniami, przyjętymi w planach resortu, należało planować na ten parowóz następujące sortymenty węgla:

45% Ks-0II klasy IIa	(4)	a zł.	93,—
50% niesort klasy Ib	(3)	a zł.	63.—
5% przerostów		a zł.	13,—

w ilościach, jakie wypadną z przeliczenia węgla umownego wg obowiązujących współczynników, na węgiel rzeczywisty, zaplanowany wg powyższego klucza.

Obliczenie:

Dopuszczalne zużycie węgla umownego (o współcz. 1) wynosi:

a) na pracę efektywną (wzór 1):

600 x 60 x 1,7 = kg 61.200

b) na pracę jałową (wzór 2):

100 x 12 x 1,7 = kg 2.040

c) razem zużycie dopuszczalne węgla umownego w ciągu miesiąca, wg planu, skoryg. co do ilości godzin pracy efektywnej i jałowej wynosi kg 63.240

Z kolei należy dokonać przeliczenia węgla umownego, jaki musi zużyć parowóz, na węgiel rzeczywisty, zgodnie z ustaleniami, stosując właściwe współczynniki przeliczeniowe.

I tak:

a) 45% Ks-0II klasy IIa (4) wynosi $\frac{\text{kg } 28458}{0,85} = 33.480$

b) 50% niesort klasy I b (3) wynosi $\frac{\text{kg } 31620}{0,83} = 38.096$

c) 5% przerostów wynosi $\frac{\text{kg } 3162}{0,29} = 11.900$

kg 82.476

Wartość węgla rzeczywistego, jaki zgodnie z planem może być zużyty (zużycie dopuszczalne), wyniesie zatem:

kg 33.480	Ks-0II kl. IIa	(4)	a zł. 93/t =	zł. 3.113.64
kg 38.096	niesort kl. Ib	(3)	a zł. 63/t =	zł. 2.394.—
kg 10.900	przerostów		a zł. 13/t =	zł. 141.70
łącznie kg 82.476			wartości	zł. 5.549.34

2. Praktycznie, przez uwzględnianie zasad oszczędzania węgla przez załogi pracujące na parowozie „Ferrum“ w ciągu miesiąca, załogi te pobrały do zużycia na 600 godzin pracy efektywnej i 100 godzin pracy jałowej:

				wartość zł.
kg 3.020	węgla Ks-0II klasy IIb	(5)	a zł. 81/t =	243.—
kg 60.520	„ niesort klasy IIb	(5)	a zł. 52/t =	3.150.—
kg 47.200	„ przerosty		a zł. 13/t =	613.—
kg 110.740				4.006.—

Poza tym stwierdzono, że na tendrze parowozu znajduje się na koniec m-ca zapas węgla ca 2 tony, z czego 1,5 tony stanowi niesort (N) kl. IIb (5) a zł. 52/t, zaś 0,5 tony stanowią przerosty a zł. 13/t.

Zapas węgla na początek miesiąca, znajdujący się w tendrze wynosił 1 tonę, z czego ½ tony Ks-0II kl. IIb (5) a zł. 81/t i ½ tony przerostów a zł. 13.—.

Obliczenie:

należy obliczyć wartość rzeczywistego zużycia węgla wg pow. danych liczbowych:

— wartość węgla pobranego przez załogi w ciągu m-ca	= zł. 4.006.—
— dolicza się zapas, stwierdzony na tendrze parowozu na początek m-ca (0,5 x 81) + (0,5 x 13)	= zł. 47.—
razem wartość węgla posiadanego do dyspozycji załogi parowozu na m-c wyniosła	zł. 4.053.—
po odliczeniu wartości węgla pozostałego na tendrze parowozu na koniec m-ca (1,05 x 52) + (0,5 x 13)	= zł. 84.50
wartość rzeczywistego zużycia węgla wynosi	zł. 3.968.50

3. Premię pieniężną obliczamy następująco:

a) wartość węgla, jaki zgodnie ze skorygowanym co do ilości godzin pracy planem miesięcznym, może być zużyty (dopuszczalne zużycie wg obow. norm zużycia węgla umownego i ilości godzin pracy rzeczywistej w przeliczeniu na węgiel planowany do zużycia wg właśc. współczynników), wynosi		zł. 5.549.34
b) obliczona w oparciu o zapisy w „książce kolejowej“ wartość rzeczywistego węgla, pobranego przez załogi parowozu wynosi	zł. 4.006.—	
z tym, że do wartości tego węgla należy doliczyć wartość zapasu na tendrze stwierdzoną na początku m-ca	zł. 47.—	
co w sumie da wartość całkowitą węgla posiadanego do dyspozycji	zł. 4.053.—	
aby zaś otrzymać wartość zużytego węgla, w celu obliczenia jej od wartości zużycia dopuszczalnego, należy odliczyć zapas węgla niezużytego, znajdującego się na tendrze w końcu m-ca, a posiadającego wartość	zł. 84.50	
Wartość węgla zużytego wynosi zatem		zł. 3.968.50

Po odliczeniu wartości węgla zużytego w danym m-cu od wartości węgla wg skoryg. planu otrzymujemy oszczędność w wysokości		zł. 1.580.84
która z kolei jest podstawą do obliczenia premii jak niżej.		
Na premie przypada więc 1.580.84 x 0.6 = zł. 948.50		
z tego:		
a) na premie dla maszynistów przypada 55% tej kwoty, tj.	zł. 521.68	
b) na premie dla pomocników maszynistów 35% tej kwoty, tj.	zł. 331.97	
c) na premie dla pracowników zatrudnionych bezpośrednio przy konserwacji parowozu przypada 10%, tj.	zł. 94.85	zł. 948.50

83.

PISMO OKÓLNE Nr 82/IN

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

DEPARTAMENT INWESTYCJI

z dnia 1 czerwca 1955 r.

w sprawie trybu postępowania przy uzgadnianiu czasowej lokalizacji półstałego zaplecza techniczno-gospodarczego.

Na podstawie zarządzenia Przewodniczącego PKPG i Ministra Finansów Nr 181 z dnia 12.VIII.54 r. w sprawie planowania nakładów i zasad budowy zaplecza techniczno-gospodarczego i ogólno - bytowego przedsiębiorstw budowlano-montażowych (Biul. PKPG Nr 22) oraz zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 40 z dnia 11.III.1955 r. w sprawie zasad wyboru i trybu uzgadniania lokalizacji inwestycji (Biul. PKPG Nr 7) zatwierdzającego Instrukcję PKPG Nr 92 A — Departament Inwestycji w uzupełnieniu § 58 powołanej Instrukcji wyjaśnia, co następuje

1. W zakresie uzgadniania lokalizacji dla budownictwa o charakterze stałym i półstałym obowiązuje Instrukcja PKPG Nr 92 A o zasadach wyboru i trybie uzgadniania lokalizacji inwestycji, stanowiąca załącznik do powołanego zarządzenia Nr 40.

2. Inwestycje półstałego zaplecza techniczno - gospodarczego i socjalno - bytowego przedsiębiorstw budowlano-montażowych realizowane poza placem budowy nie podlegają obowiązkowi uzgodnienia lokalizacji ogólnej.

3. Organami właściwymi do wyrażania zgody na szczegółową lokalizację czasową dla półstałego zaplecza są terenowe organy wymienione w § 48 powołanej Instrukcji 92 A.

4. Wniosek o uzgodnienie szczegółowej lokalizacji czasowej opracowuje przedsiębiorstwo budowlano-montażowe jako inwestor w trybie § 47 (Instr. 92 A). Wniosek powinien ustalać czasokres przewidywanego użytkowania oraz wielkość postulowanego terenu. W zamian dokumentu lokalizacji ogólnej (pkt 2 niniejszego pisma okólnego) — dla uzasadnienia celowości inwestycji do wniosku należy dołączyć:

1) odpis umowy wieloletniej ze zleceniodawcą albo pisemne oświadczenie inwestora centralnego właściwego dla przyszłego zleceniodawcy, określające rodzaj i czasokres przewidywanej realizacji budowy,

2) zestawienie ogólnej wartości zleceń w rozbiciu na poszczególne lata — oraz zgodnie z § 44 pkt. 2 pp. 2,

3) szkic orientacyjny zawierający elementy, pozwalające na jednoznaczne określenie usytuowania terenu.

5. W przypadku nie otrzymania zaświadczenia lokalizacyjnego w ciągu 20 dni od daty złożenia wymaganych materiałów (§ 55 Instrukcji Nr 92 A) — wnioskodawca obowiązany jest zwrócić się bezpośrednio do Komitetu do Spraw Urbanistyki i Architektury (Departament Urbanistyki) w Warszawie, o ile lokalizacja uzgadniana była z Wojewódzkim Zarządem Architektoniczno-Budowlanym. W przypadku uzgadniania lokalizacji z organami powiatowymi należy w analogiczny sposób przedkładać sprawę do decyzji odpowiednich organów wojewódzkich.

6. Inwestycje o charakterze półstałym mogą być zlokalizowane na terenach przydzielonych lub przewidywanych do przydzielania dla innych inwestorów o ile termin rozpoczęcia realizacji inwestycji jest późniejszy od czasokresu, na jaki jest wnioskowane uzyskanie szczegółowej lokalizacji czasowej.

7. W przypadku zamierzonej zmiany obiektów o charakterze półstałym na stałe obowiązuje uzgodnienie odrębnej stałej lokalizacji.

8. Budownictwo o charakterze prowizorycznym, niezbędne dla generalnego wykonawcy łącznie z potrzebami podwykonawców, realizowane bezpośrednio na placu budowy na okres trwania budowy — nie wymaga uzgodnienia lokalizacji szczegółowej. Lokalizację dla tego rodzaju budownictwa ustala zleceniodawca na wniosek generalnego wykonawcy. Zleceniodawca powinien wydać dowód uzgodnienia lokalizacji szczegółowej obiektów na placu budowy w terminie do 5 dni od daty wniosku generalnego wykonawcy.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Inż. P. Baranowski

84.

PISMO OKÓLNE Nr 81/KC

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

DEPARTAMENT KOSZTORYSÓW I CEN

z dnia 6 czerwca 1955 r.

w sprawie kosztorysowania i rozliczania prefabrykatów betonowych i żelbetowych.

Departament Kosztorysów i Cen podaje do wiadomości zasady kosztorysowania prefabrykatów betonowych i żelbetowych uzgodnione z Biurem Norm Budowlano-Montażowych Urzędu Rady Ministrów i Główną Komisją Oceny Projektów Inwestycyjnych Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

1. Podstawą wyceny prefabrykatów betonowych i żelbetowych w 1955 r. jest „Cennik Prefabrykatów Betonowych i Żelbetowych na rok 1955“ wydany wspólnie przez Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego i Ministerstwo Budownictwa Miast i Osiedli na podstawie pisma Państwowej Ko-

misji Planowania Gospodarczego — Departament Kosztów i Polityki Cen — znak: D.IX/206/175/54 z dnia 15-go stycznia 1955 r.

2. Prefabrykaty nietypowe, nieobjęte częścią IV („Prefabrykaty żelbetowe nieznormalizowane") cennika wymienionego w pkt. 1, należy wyceniać przez porównanie z cenami podobnych prefabrykatów objętych cennikiem lub podobnych prefabrykatów uprzednio rozliczonych.

3. W przypadku kosztorysowania prefabrykatów objętych zarówno obowiązującym cennikiem kosztorysowym jak i cennikiem wymienionym w ust. 1 (np. płyty wiórkowo-cementowe, pustaki „Alfa" itp.), należy w kosztorysie przyjmować ceny prefabrykatów podane w obowiązującym cenniku kosztorysowym.

4. Ceny ustalone zgodnie z zasadami podanymi w ust. 1, 2 lub 3 należy stosować niezależnie od miejsca wytworzenia prefabrykatów (na budowie lub poza budową) i ich producenta (zakłady betoniarskie i żelbetowe, zakłady produkcji pomocniczej przedsiębiorstw budowlano-montażowych, przedsiębiorstwa budowlano-montażowe siłami własnymi).

5. Zgodnie z pkt. 6 wstępu do cennika wymienionego w ust. 1 ceny podane w cenniku ustalone są franco wagon stacja odbiorcza (wyładowcza) lub franco środek przewozowy podstawiony (przez odbiorcę) w zakładzie produkcyjnym.

Miejsce odbioru prefabrykatów (stacja wyładowawcza, bocznica na placu budowy lub zakład produkcyjny) ustalane jest zgodnie z żądaniem odbiorcy.

Dostawca prefabrykatów może odmówić transportu kolejowego tylko wówczas, gdy przepisy kolejowe w danym przypadku wykluczają ten transport.

6. Koszt transportu kołowego ze stacji wyładowczej lub z zakładu produkcyjnego na plac budowy, ponosi wykonawca robót budowlano-montażowych.

Koszt ten powinien być zatem ujęty w kosztorysie, przyczym przyjmuje się najekonomiczniejszy, ale dostępny sposób transportu (ze stacji wyładowczej lub bezpośrednio z zakładu produkcyjnego).

7. W przypadku wykonywania prefabrykatów przez przedsiębiorstwo budowlano-montażowe siłami własnymi, w kosztorysie przyjmuje się ceny, jakie ustalone zostałyby dla najbliższego danej budowy zakładu produkcyjnego, wytwarzającego te prefabrykaty. W tym przypadku do cen ustalonych zgodnie z ust. 1, 2 lub 3 należy doliczyć również koszt transportu kołowego ze stacji wyładowczej albo z najbliższego zakładu produkcyjnego, uwzględniając zasadę podaną w ust. 6.

Kosztu transportu kołowego nie uwzględnia się w kosztorysie jedynie wówczas, gdy przedsiębiorstwo budowlano-montażowe wykonuje prefabrykaty, które ze względu na niemożność ich transportu (gabaryt, ciężar itp.), wytwarzane byłyby przez zakłady produkcyjne również na placu budowy.

8. Ceny ustalone zgodnie z ust. 1 lub 2 należy stosować bez żadnych zmian przy wycenie kosztorysów na poziomie cen z lipca 1950 r., gdyż dla prefabrykatów betonowych i żelbetowych można przyjąć poziom cen 1955 r. równy poziomowi cen z lipca 1950 r.

Podobnie przy wycenie kosztorysów na poziomie 1953 i 1954 roku nie należy stosować żadnych zmian do cen, o których mowa w ust. 1 lub 2, gdyż na przestrzeni lat 1953 — 1955 ceny kosztorysowe materiałów nie uległy zmianie.

9. W przypadku wyceny kosztorysu na poziomie cen 1951 lub 1952 r. ceny ustalone zgodnie z ust. 1 lub 2 należy sprowadzić do poziomu cen kosztorysu przez zastosowanie mnożnika 0,955, tak by następnie do całości kosztorysu można było zastosować obowiązujący mnożnik przeliczeniowy M-53.

10. Do cen ustalonych zgodnie z zasadami podanymi w niniejszym piśmie okólnym należy doliczać następujące stawki kosztów ogólnych:

a) zmniejszone stawki kosztów ogólnych (16%) do gotowych zespołów konstrukcyjnych stosowanych masowo.

Zalicza się tu:

— ogrodzenia (zarówno całe przęsła, jak i oddzielne ich elementy: słupy, deski itp).

— okna (gotowe zespoły; nie zalicza się tu poszczególnych elementów składanych na budowie, jak beleczki, szczebliny, otoczyny, podokienniki itp.).

— schody prefabrykowane budownictwa wielkopłytowego (płyty spocznikowe, biegi schodowe),

— wiązary dachowe,

— dźwigary dachowe,

— elementy hal prefabrykowanych (słupy, podciągi, ramy, stropy fundamentowe itp),

b) pełne stawki kosztów ogólnych (21%, 24%,29% itp. jak przy innych materiałach objętych kosztorysem) — dla pozostałych prefabrykatów betonowych i żelbetowych.

11. Cennik, o którym mowa w ust. 1, obejmuje poza nowymi wyrobami również wszystkie produkowane obecnie prefabrykaty wymienione w „Cenniku prefabrykatów na rok 1951" (wydawnictwo Nr 44 Ministerstwa Budownictwa. Przy sporządzaniu zatem obecnie kosztorysów na roboty wykonywane w 1955 r. nie należy stosować „Cennika prefabrykatów na rok 1951").

12. Przy rozliczaniu kosztów prefabrykatów pomiędzy zamawiającym a wykonawcą robót budowlano-montażowych stosuje się następujące zasady:

1) gdy prefabrykaty wycenione są zgodnie z ust. 1 lub 3 niniejszego pisma okólnego — rozliczenie następuje wg. cen ustalonych w kosztorysie;

2) gdy prefabrykaty wycenione są zgodnie z ust. 2 niniejszego pisma okólnego:

a) w przypadku wykonywania prefabrykatów siłami własnymi przedsiębiorstwa budowlano-montażowego — rozliczenie następuje wg. cen ustalonych w kosztorysie;

b) w innych przypadkach cenę kosztorysową traktuje się jako orientacyjne określenie kosztu prefabrykatów, rozliczenie natomiast następuje w drodze refakturacji cen ustalonych zgodnie z przepisami zarządzenia Ministra Budownictwa Przemysłowego Nr 11 z dnia 7 lutego 1955 r. w sprawie trybu ustalania cen na produkty nietypowe i usługi nietypowe, wykonywane przez przedsiębiorstwa budownictwa przemysłowego na rzecz przedsiębiorstw gospodarki uspołecznionej (Monitor Polski Nr 17, poz. 179).

V-DYREKTOR DEPARTAMENTU

Inż. E. Mader

85.

PISMO OKÓLNE Nr 1

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

CENTRALNY ZARZĄD SZKOLENIA ZAWODOWEGO BUDOWNICTWA

z dnia 11 czerwca 1955 r.

w sprawie studentów odbywających praktyki w przedsiębiorstwach budownictwa przemysłowego.

1. Przypomina się, że kierownicy zakładów pracy, w których studenci odbywają praktyki wakacyjne powinni poprzez zakładowych kierowników praktyk przestrzegać, aby zajęcia studentów były zgodne z programem praktyk.

2. Kierownicy, o których mowa w ust. 1, powinni oddziaływać na właściwe ukształtowanie współpracy załogi zakładu z praktykantami w atmosferze wzajemnego zrozumienia i życzliwości.

3. Opinie o praktykantach należy ustalać na podstawie indywidualnej oceny pracy studentów unikając szablonu oraz przesyłać je do szkół we właściwym terminie.

4. W celu ułatwienia praktykantom pełniejszego zrozumienia znaczenia zajęć praktycznych w nauce i przyszłej pracy zawodowej oraz ukształtowania właściwej ich postawy w czasie odbywania praktyk, kierownicy, o których mowa w ust. 1, odczytają na zebraniach organizacyjnych praktykantów treść załączonego listu Ministra, w którym wskazane zostały węzłowe zadania resortu i znaczenie oraz perspektywy pracy młodych kadr w tych dziedzinach.

DYREKTOR

T. Bartoszewicz

Załącznik do pisma okólnego Nr 1
z dnia 11 czerwca 1955 r.

Do studentów odbywających praktyki w przedsiębiorstwach budownictwa przemysłowego.

Budowa socjalizmu w naszym kraju opiera się na rozbudowie przemysłu przy zachowaniu zasady szybszego rozwoju przemysłu wytwarzającego środki produkcji. Dotychczasowe wyniki wykonania zadań planu 6-letniego postawiły nasz kraj w rzędzie najbardziej uprzemysłowionych krajów Europy. Pod względem globalnej produkcji przemysłowej znajdujemy się na piątym miejscu w Europie wyprzedzając takie kraje jak Włochy i zbliżając się do poziomu produkcji Francji.

Zadania w zakresie uprzemysłowienia kraju realizowane są przede wszystkim przez resort budownictwa przemysłowego. W ciągu minionego okresu resort budownictwa przemysłowego wybudował i buduje między innymi takie obiekty przemysłowe jak Huta im. Bieruta, Huta im. Lenina, Kędzierzyn, Oświęcim, Jelenia Góra, Jaworzno, Elektrociepłownia na Żeraniu, Goczałkowice, F.S.C., F.S.O., Zambrów, Andrychów, Rejowiec, Wierzbice. Ich wykonanie wymagało opanowania bogatej i różnorodnej tematyki technicznej, w wielu przypadkach zupełnie nowej. Nigdy bowiem przed tym nie projektowaliśmy i nie budowaliśmy takich hut, kopalń, zakładów przemysłu chemicznego, maszynowego itp.

To, że się tego nauczyliśmy, że dziś projektujemy, budujemy i uruchamiamy takie zakłady zaopatrując je w maszyny i urządzenia wykonywane we własnych nowych fabrykach zawdzięczamy w ogromnym stopniu braterskiej i bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego, a także krajów demokracji ludowej.

Interesująca i bogata tematyka techniczna, występująca w działalności przedsiębiorstw budownictwa przemysłowego wymaga szkolenia młodej i ofiarnej kadry o wysokich kwalifikacjach technicznych opartych na rzetelnej wiedzy teoretycznej, pogłębionej przez doświadczenie zdobyte w drodze praktyki.

Waszym zadaniem będzie w przyszłości kontynuowanie dzieła uprzemysłowienia kraju, budowanie nowych, potężnych zakładów przemysłowych realizujących praktycznie najnowsze osiągnięcia myśli technicznej. Powinniście o tym pamiętać szczególnie odbywając praktykę na budowach lub w zarządzających budowami jednostkach organizacyjnych.

Dlatego obserwujcie skrupulatnie wszystko co dzieje się na budowie i wiąże bezpośrednio z procesem budowania lub procesowi temu służy. Zacieśniajcie więź z załogą, włączajcie się do pracy brygad inżynieryjno - roboczych. Zwracajcie uwagę na stwarzanie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy.

Pamiętajcie, że podstawowym czynnikiem realizacji budownictwa jest jego uprzemysłowienie. Doszukujcie się przejawów tego kierunku na każdym miejscu roboczym, które poznajecie.

W oparciu o obserwację budowy pogłębiajcie zrozumienie zasadniczego celu rozwoju techniki, którym obok stałego podnoszenia wartości technicznej obiektów oddawanych do eksploatacji i urządzeń, polepszania organizacji pracy na budowie i skracania cyklu produkcyjnego jest obniżenie kosztów własnych produkcji budowlano - montażowej.

Wasz wkład pracy to obserwacja i włączenie się do wprowadzania elementów postępu technicznego na budowie, w szczególności w zakresie:

— szerszego uprzemysłowienia budownictwa przez stosowanie elementów i zespołów montażowych jak: konstrukcji montowanych z prefabrykatów, prefabrykacji instalacji przemysłowych i urządzeń elektrycznych, stosowanie blokowego montażu konstrukcji stalowych oraz przez kompleksowe zmechanizowanie robót i organizację wykonawstwa przez użycie ruchomych zestawów roboczych o powtarzalnym rytmicznym cyklu produkcyjnym,
— zmniejszenia zużycia materiałów, zwłaszcza deficytowych przez dalsze udoskonalenie i unowocześnienie procesów technologicznych oraz rozpowszechnianie nowych wyrobów, materiałów i tworzyw,
— podniesienia poziomu organizacji pracy m. in. przez usprawnienie planowania tygodniowo-dobowego i usprawnienie organizacji miejsca roboczego, lepszego wykorzystania sprzętu i urządzeń oraz usprawnienia rękodzielniczych metod wykonawstwa np. na bazie elementów małej mechanizacji;
— operatywnego wprowadzania w praktyce wyników prac naukowo - badawczych w dziedzinie techniki i organizacji pracy.

Oczekuję, że doświadczenia nabyte w czasie praktyki zostaną przez Was przeniesione na teren uczelni i pozwolą Wam na pogłębienie Waszych studiów oraz wpłyną na ugruntowanie Waszych zamiłowań i ambicji zawodowych, w wyniku czego wkrótce staniecie na nowych budowach jako ich współrealizatorzy.

Życzę Wam pomyślnych wyników w Waszej pracy.

w/z MINISTRA

Inż. St. Bęć
Podsekretarz Stanu

SPROSTOWANIE

błędu w piśmie okólnym Nr 69/IN Ministerstwa Budownictwa Przemysłowego — Departamentu Inwestycji z dnia 27 kwietnia 1955 r. w sprawie lokalizacji obiektów inwestycyjnych (Biuletyn Min. Bud. Przem. Nr 9(80), poz. 69).

Na str 15 w kolumnie prawej, w wierszu 25-tym od góry błędnie powołano numer zarządzenia Przewodniczącego PKPG „195“ zamiast „193“,

---

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Ministerstwo Budownictwa Przemysłowego
Warszawa, Krucza 24/26. Telefon 834-81
Telefon wewnętrzny: Redakcji 400; Administracji 495
Prenumerata: roczna zł 30.—, numer pojedynczy zł 1.—
Prenumeratę należy wpłacać na konto: N.B.P. konto 1529-91-162 cz. 7 — dział 5 — rozdział 17

OPŁATA POCZTOWA UISZCZONA RYCZAŁTEM

(miejsce na adres odbiorcy)

Adres zwrotny: Warszawa, ul. Krucza 24/26

Druk. ŁSW. W-wa, Al. Jerozolimskie 123. Pap. sat. kl. VII. Zam. 494c z dn. 14.VI.55 r. Nakł. 2550. B-6-8446
Druk ukończono VI.55 r.